Jangan Hanya Bisa Mengeluh Macet

1001 Wajah Transportasi Kita

+Tips Praktis Nyaman dan Aman di Jalan

Bambang Susantono

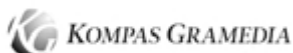
Editor: Alberthiene Endah

Jangan Hanya Bisa
Mengeluh Macet

1001 WAJAH TRANSPORTASI KITA

+ Tips Praktis Nyaman
dan Aman di Jalan

Bambang Susantono

Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta

Jangan Hanya Bisa Mengeluh Macet

1001 WAJAH TRANSPORTASI KITA

Bambang Susantono

GM 204 01 09 0111

Kompas Gramedia Building
Blok I Lantai 4-5
Jl. Palmerah Barat 29-37, Jakarta 10270

Editor: Alberthiene Endah (koordinator),
Selvi Widuhung, Liza Gunawan, Rina Ruslaini, Indah Cahya
Foto: Dio Hilaul dan *Jawa Pos*
Desain cover dan isi: Diandra Aisyah

Diterbitkan pertama kali oleh
Penerbit PT Gramedia Pustaka Utama,
anggota IKAPI, Jakarta 2009

www.gramedia.com

ISBN: 978-979-22-5048-0

Dicetak oleh Percetakan PT Gramedia, Jakarta

Isi di luar tanggung jawab Percetakan

DAFTAR ISI

AIRPORT BUS
BLOK. M
DAMRI
4012
Damri
AIRPORT
GAMB

Welcome to Jakarta
RAINBOW
01MJ0618

“JANGAN HANYA BISA MENGELUH MACET!”

Mengulik masalah transportasi di Indonesia adalah telaah dengan kompleksitas tinggi dan sangat dinamis. Publik perlu mengetahui berbagai problem transportasi dengan perspektif yang jernih agar tidak hanya berteriak, “Macet!” Tapi juga bisa mengkritisi dengan cerdas, bahkan bisa ikut menciptakan solusi.

"Selamat datang di dunia ruwet!" Begitu ungkap seorang rekan ketika saya mengawali jabatan sebagai Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia pada tahun 2004. Mencermati masalah transportasi kita memang bukan urusan simpel dan bening. Tapi rumit dan nyaris keruh. Kebanyakan orang bahkan menyikapinya dengan sikap apatis campur sinis. Mengomel sana-sini dan berujung frustrasi.

Saya juga merasakan hal yang sama ketika kembali menginjakkan kaki di Indonesia setelah melewatkan tugas belajar di Amerika sejak tahun 1993 sampai 1999. Ada rasa syok menyaksikan wajah transportasi kita yang carut-marut. Mau tidak mau, saya refleks membandingkan kondisi di sini dengan saat saya bersekolah di negeri Paman Sam.

Ketika saya kuliah di Berkeley, saya melewatkan mobilitas sehari-hari dengan bergantung pada angkutan umum. Praktis dan murah. Bagi masyarakat di sana, ketergantungan pada angkutan umum telah dibingkai dalam sistem yang menyenangkan, karena memiliki empat aspek yang pasti. Pertama, adanya keandalan. Soal jadwal, misalnya, angkutan umum di sana, baik itu *subway*, *busway* atau *monorail*, bisa dibilang anti-*ngaret.* Jadwal keberangkatan dan kedatangan selalu tepat sehingga masyarakat bisa merencanakan aktivitas perjalanan dengan rapi. Yang kedua adalah adanya aspek kenyamanan. Nyaris, hampir semua jenis angkutan umum enak ditumpangi. Bersih, dan perangkatnya baik. Yang ketiga adalah keterjangkauan. Biaya naik kendaraan umum yang berkualitas itu dipatok murah, sehingga siapa saja tidak kesulitan menikmati manfaatnya. Yang keempat adalah terjaminnya keamanan. Tidak ada copet, dan tidak menakutkan.

Ketika pulang ke Indonesia, empat aspek ini tidak saya temui. Jangankan dengan Amerika, dibandingkan dengan Bangkok atau Manila saja kita kalah jauh. Hari-hari saya kemudian identik dengan berbagai masalah di jalan raya yang kemudian ”dipaksa” untuk diterima menjadi ”kulit kedua” dalam aktivitas sehari-hari. Macet, suasana *chaos* di jalan raya, pemberitaan memprihatinkan seputar keamanan bertransportasi menjadi dongeng harian yang harus diterima sebagai ”hal biasa”. Nurani saya kemudian tergerak. Harus ada kesadaran untuk ikut berpikir dan bertindak, setidaknya ada kontribusi untuk menjernihkan suasana yang sudah keruh ini. Saya yakin, pemerintah bukannya menutup mata menutup telinga, tapi kondisi memang sudah telanjur menjadi benang kusut sehingga untuk mengurainya bukan saja dibutuhkan jemari yang terampil, tapi juga sikap ”bersahabat” dari benang kusut itu untuk bisa dikondisikan baik. Artinya, harus ada kerjasama antara kedua belah pihak, masyarakat dan pemerintah untuk berjalan di atas visi dan kesadaran yang sama.

Organisasi Masyarakat Transportasi Indonesia menjadi wadah yang menarik buat saya. Organisasi ini merupakan satu-satunya organisasi profesi yang menyorot masalah transportasi sejak tahun 1997. Ketika saya masuk sebagai anggota, MTI masih memainkan kultur eksklusif dengan langgam akademis yang sangat kental. Anggotanya adalah akademisi yang sangat pintar dan mengerti dengan ”dalam” dan tajam berbagai teori transportasi. Namun, telaah lapangannya saya lihat masih minim, sehingga dari organisasi ini tak terembus gerakan atau sikap yang jelas berkaitan dengan realitas di masyarakat. Saat itu saya mendengar teman-teman dari LSM yang juga praktisi

dalam dunia transportasi cukup gelisah melihat situasi ini. Mereka berpikir bahwa sebagai organisasi yang sangat berwibawa dan cukup *mumpuni* untuk memberi pengaruh pada pemerintah dan publik, MTI seharusnya juga melengkapi barikade dengan kekuatan praktisi, selain akademisi. Kombinasi antara kepintaran akademis dan kepekaan menangkap problem riil di lapangan akan menghasilkan fungsi yang semakin tajam dari MTI. Jadi, organisasi ini tidak hanya berkutat pada teori muluk-muluk belaka, tapi secara konkret mampu menguraikan benang kusut di medan laga. Saat itu, isu-isu mengenai rentannya keselamatan transportasi Indonesia begitu riuh.

Tahun 2004 ketika dilaksanakan Kongres MTI, saya mencalonkan diri menjadi ketua dengan mengusung suara LSM-LSM tadi. Saya menawarkan pemikiran bahwa MTI tidak hanya dipadati oleh akademisi tapi juga menampung kalangan praktisi sehingga daya kerjanya menjadi lebih efektif. Dengan dua kekuatan ini, MTI bisa bergerak ke arah advokasi publik sehingga terjadi transfer *knowledge* yang luwes bergerak di tengah masyarakat. Ujung-ujungnya, problem transportasi bisa dipahami dan diselesaikan bukan saja oleh pemerintah, tapi juga melalui kesadaran masyarakat. Usulan ini disambut baik, dan saya terpilih.

Hal yang menjadi perhatian terbesar saya dalam menakhodai organisasi ini adalah menata *positioning*nya. Ini organisasi orang *pinter.* Ada guru besar dan akademisi brilian. Di sisi lain juga ada praktisi-praktisi dinamis, orang-orang LSM dengan radar yang tajam dan memiliki jiwa penuh spontanitas.

Mereka selalu siap turun ke jalan untuk merespon kondisi yang memprihatinkan. Saya mencoba menciptakan situasi yang seimbang dan efektif bagi dua kekuatan menarik ini. Karena MTI ini basisnya adalah organisasi profesi, jadi dalam mengolah berbagai isu yang secara tajam ditangkap oleh para praktisi, kami tetap bergerak dengan memakai kaidah akademik. Jadi kalau kami menemukan satu perkara di lapangan, telaahnya selalu menggunakan penelitian dan kajian dari berbagai aspek. Ada pemahaman sebab-akibat yang bisa dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Sehingga MTI tidak kehilangan pijakan sebagai organisasi profesi. Semua masukan LSM bisa ditampung. Namun kritik harus memiliki dasar. Istilahnya, tak ada teriakan yang *asbun* alias asal bunyi. Dengan kekuatan inilah MTI kemudian bisa diterima pemerintah dan masyarakat.

Benar, mengurai masalah transportasi di Indonesia adalah urusan yang sangat dinamis dan memancing pikiran untuk ”gatal” bergerak. Ini masalah yang sangat melekat dalam kehidupan sehari-hari dan merata. Dalam artian, siapapun merasakan ”merana”nya. MTI berusaha berperan aktif mendata setiap masalah, berpikir mencari solusi dan menyertakan masyarakat untuk terlibat. Caranya? Selain melancarkan komunikasi pada pemerintah, kami juga berperan aktif memberikan edukasi dan advokasi pada masyarakat. Setiap tahun kami membuat semacam Catatan Akhir Tahun Transportasi. Informasi yang kami berikan selalu seimbang. Yang baik, kami laporkan baik. Yang buruk kami garis bawahi sebagai buruk.

Pada pemerintah, kami mengajukan pemikiran dan acuan untuk pelaksanaan tindakan konkrit. Sedangkan pada masyarakat, kami memberikan gambaran wajah masalah, sehingga mereka bisa berperan aktif dalam mengkritisi dengan benar dan ikut membenahi masalah. Jangan salah, ketika kita terjebak macet dan mengeluh, kita sebetulnya bagian dari penyebab macet itu sendiri. Edukasi pada masyarakat dilakukan lewat berbagai artikel dan pembahasan yang disampaikan melalui media massa.

Dengan cara ini, kami berharap publik bisa memandang persoalan dengan perspektif yang positif, bukan dengan pola pikir apatis yang berujung frustrasi. Kami gigih memperjuangkan sikap, sekaligus mengarahkan publik untuk bersikap kooperatif. Beretika dalam bertransportasi, misalnya. Marilah kita memulai sikap penuh kesantunan dalam bertransportasi. Banyak dari kita naik turun bis tidak di halte. Tidak membudayakan diri untuk antre dan banyak lagi.

MTI dan eksistensinya tak lepas dari tantangan dan hambatan. Dalam hal ini, sangat dituntut kesabaran dan ketegaran untuk terus berkonsentrasi. Ketika saya ikut menggagas hadirnya *busway*, gempuran kritik dan penolakan datang dari masyarakat. Bangsa kita berciri paternalis, kalau sudah ada contoh baru bisa menerima. Akhirnya setelah *busway* hadir, perlahan tapi pasti gempuran penolakan surut. Masih banyak lagi tindakan pro-rakyat di kancah transportasi yang rentan ditentang masyarakat. Saya paham, ini lantaran masalah sudah begitu ruwetnya sehingga masyarakat kita kadung terbentuk menjadi apatis, dan kehilangan rasa percaya.

Persoalan transportasi memang urusan yang sangat dinamis dari sisi masalah, namun bukan berarti jalan di depan buntu. Berbagai problem yang menjepit akan terselesaikan, tergantung dalam konsistensi kita dalam melaksanakan kebijakan dan tekad untuk mengubah keadaan. Diperlukan proses dan waktu yang tak sebentar untuk memperbaiki kondisi. Diperlukan pembangunan mental di masyarakat untuk mau tegar dan bersabar mengikuti proses perbaikan situasi. Juga intensitas yang tinggi untuk bersikap konsisten terhadap cita-cita yang mulai dirintis. MTI sampai hari ini terus me*ndorong* pemerintah untuk menjalankan *masterplan* yang sehat, fungsional, tepat sasaran dan transparan bagi mata publik, sehingga bisa terus dimonitor karena setelah 5 tahun, masa kerja gubernur akan berganti. Padahal sebuah rencana induk tidak akan selesai hanya dalam waktu beberapa tahun saja. Kami tidak ingin langkah yang sudah terkonsep menjadi terputus, apalagi berantakan, hanya karena kepala daerah berganti.

Buku ini merupakan salah satu bentuk upaya saya untuk terus melibatkan masyarakat dalam memecahkan masalah transportasi di negeri ini. Tulisan di buku ini merupakan kumpulan dari naskah yang saya buat untuk berbagai media massa. Semoga isinya bisa membantu Anda memahami masalah transportasi, bukan hanya kulitnya saja, tapi juga seluruh rongga tubuhnya. Siapa tahu Anda bisa ikut mengalirkan ”darah segar” agar kehidupan transportasi kita menjadi sehat luar dalam!

BUSWAY VS MACET!

Benarkah busway bisa menjadi solusi untuk mengatasi macet? Jika iya, apa yang harus kita lakukan agar harapan itu terbukti?

Kita sudah melewati era "kedongkolan sejuta umat" ketika harus melewati area jalan di mana ada pembangunan konstruksi *busway* berupa separator dan halte. Ya, semua upaya memang kadangkala meminta sedikit pengorbanan pada awalnya.

Kini setelah *busway* hilir mudik di Jakarta, akankah mimpi kita bersama bahwa macet akan segera berkurang berkat bantuan busway, segera terjadi? Mungkin iya, tapi bisa juga tidak. Hingga hari ini saya masih sering mendengar (dan akhirnya tersedot untuk nimbrung bicara) tentang pro dan kontra seputar *busway*. Ada yang mensyukuri dan tak sedikit yang memaki.

Tulisan ini saya buat bukan untuk bermain tebak-tebak manggis mengenai kesaktian *busway* melonggarkan pernapasan ruas-ruas jalan utama Jakarta yang sudah sesak oleh impitan mobil. Tapi, saya ingin mengajak Anda berpikir, kenapa pula harus ada *busway* di kota tercinta ini. Sekadar proyek atau memang berpeluang mendulang kondisi lebih baik? Mari cermati bersama!

MENGAPA HARUS BUS (BUSWAY)

Jakarta memang sangat ketinggalan dalam menyiapkan sistem angkutan massal bagi warganya. Bandingkan dengan tetangga kita seperti Manila, Kuala Lumpur, dan Bangkok. Coba bayangkan, Jakarta belum memiliki angkutan umum massal cepat (*mass rapid transit*), padahal jumlah perjalanan menggunakan kendaraan bermotor telah mencapai sekitar 20 juta per harinya. Berbagai upaya seperti program "men-dekonsentrasi-kan" (penyebaran konsentrasi wilayah) pusat-pusat aktivitas melalui kota-kota mandiri—seperti Bekasi atau Depok—serta pembangunan properti berskala besar pun rasanya tidak menampakkan hasil yang sesuai harapan.

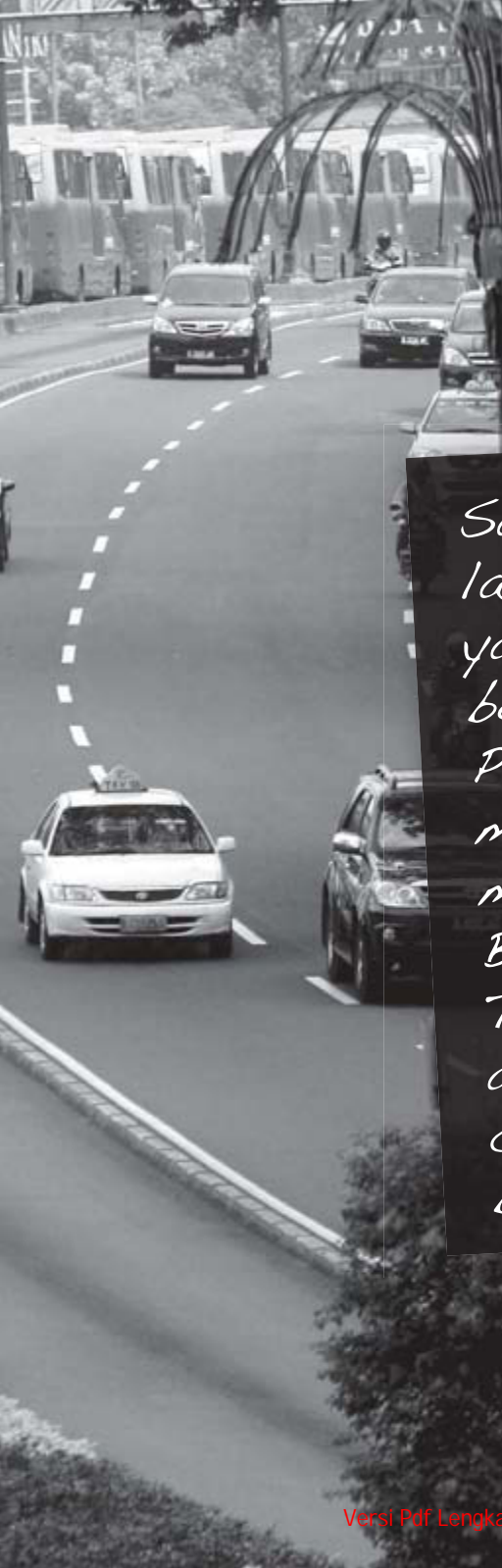
Kenyataan yang ada adalah pola perjalanan warga masih saja terpusat, pagi hari dari Bodetabek menuju (tengah) Jakarta, dan sore hari kembali ke pinggiran Jakarta. Bisa jadi Anda salah satu yang melakoninya. Nah, pola perjalanan yang berbarengan waktu, lokasi, dan jenis kendaraan (pribadi) ini menyebabkan jumlah prasarana jalan yang ada tidak mampu menampung seluruh kendaraan yang melaluinya secara bersamaan. Akibatnya, fenomena kemacetan pun menjadi bagian dari ritual rutin warga sehari-hari. "Sudah biasa," ungkap Toni, karyawan yang juga berkantor di pusat kota itu dengan nada pasrah.

Kebutuhan akan sistem angkutan umum massal cepat (*mass rapid transit*) sangat mendesak bagi penduduk di Jakarta. Bagaimana tidak? Ada lebih kurang 1.000 motor baru dan 300 mobil baru bertambah setiap harinya di Jakarta. Di pihak lain, jumlah jalan di Jakarta tidak bertambah. Jadi tidak seimbang antara jumlah kendaraan yang melintas dengan ruas jalan yang ada.

Sambil menanti layanan *subway* yang direncanakan beroperasi pada tahun 2014 Pemda DKI pun mencari solusi yang bisa segera diujiterapkan. Akhirnya, mereka menentukan solusi murah berupa *Bus Rapid Transit* (sistem angkutan massal cepat berbasis bus). Sistem ini memang sedang *nge-trend* di berbagai negara berkembang dan maju di berbagai belahan dunia. Sebutan kerennya "BRT *renaissance"* atau kebangkitan sistem transportasi dengan memakai bus sebagai sarana transportasi massal cepat. Dan sistem BRT ini tengah melanda dunia.

Dipilihnya sistem ini karena pola pemekaran kota yang cenderung tidak terkendali (*sprawl*) ke segala arah yang menyebabkan angkutan umum massal cepat berbasis rel (seperti trem*, light rail transit-LRT, subway* dan lain-lain) menjadi pilihan yang mahal bagi sebuah kota. Sebaliknya, bis dengan ban karetnya menjadi *superior* dan praktis untuk menjangkau berbagai pelosok kota yang mekar tersebut.

Biaya yang dibutuhkan untuk menerapkan sistem BRT juga hanya 1–10 juta USD/km. Bandingkan dengan MRT rel semacam *subway* yang menelan biaya hingga 20–180 juta USD/km, di mana pembangunan struktur bawah tanah jauh lebih mahal ketimbang yang *at grade* (di atas permukaan tanah) atau *elevated* (melayang). Keunggulan lain sistem BRT ialah dapat dikonstruksi dengan cepat antara 1–1,5 tahun. Terbilang cepat bila dibandingkan dengan

Gunakan Holcim Serba Guna
agar pembangunan rumah
secepat naik busway
transjakarta
JET-064
HINO
Satu Tarif
Pasti Murah
transjakarta
JET-075
HINO

Sambil menanti layanan subway yang direncanakan beroperasi di 2014 Pemda DKI pun mencari solusi murah berupa Bus Rapid Transit (sistem angkutan massal cepat berbasis bus).

subway yang membutuhkan waktu lebih-kurang 3 tahun untuk membangunnya.

Tidak heran bila jajaran kota di negara maju dan berkembang berikut ini membangun BRT untuk memenuhi kebutuhan aksesibilitas warganya, sebut saja Brisbane, Adelaide (Australia); Rouen (Perancis); Bradford, Leeds, Ipswich (Inggris); Seattle, Pittsburgh, Honolulu, Miami (USA); São Paulo, Porto Allegre, Curitiba (Brazil); Quito (Ecuador); Bogotá (Kolombia); Kunming (China); Mexico City, Nagoya, Fukuoka (Jepang); Taipei dan sebagainya. Jargon yang lazim dipakai oleh kota-kota tersebut adalah "Think Rail Use Bus", mengingat kinerja BRT yang memiliki potensi angkut mendekati *subway* atau LRT.

Di negara-negara itu, praktis sudah terbukti betapa BRT mampu menanggulangi masalah kemacetan dan menjawab kebutuhan transportasi. Nah, mengapa di Jakarta sulit?

KURANGNYA LAJUR

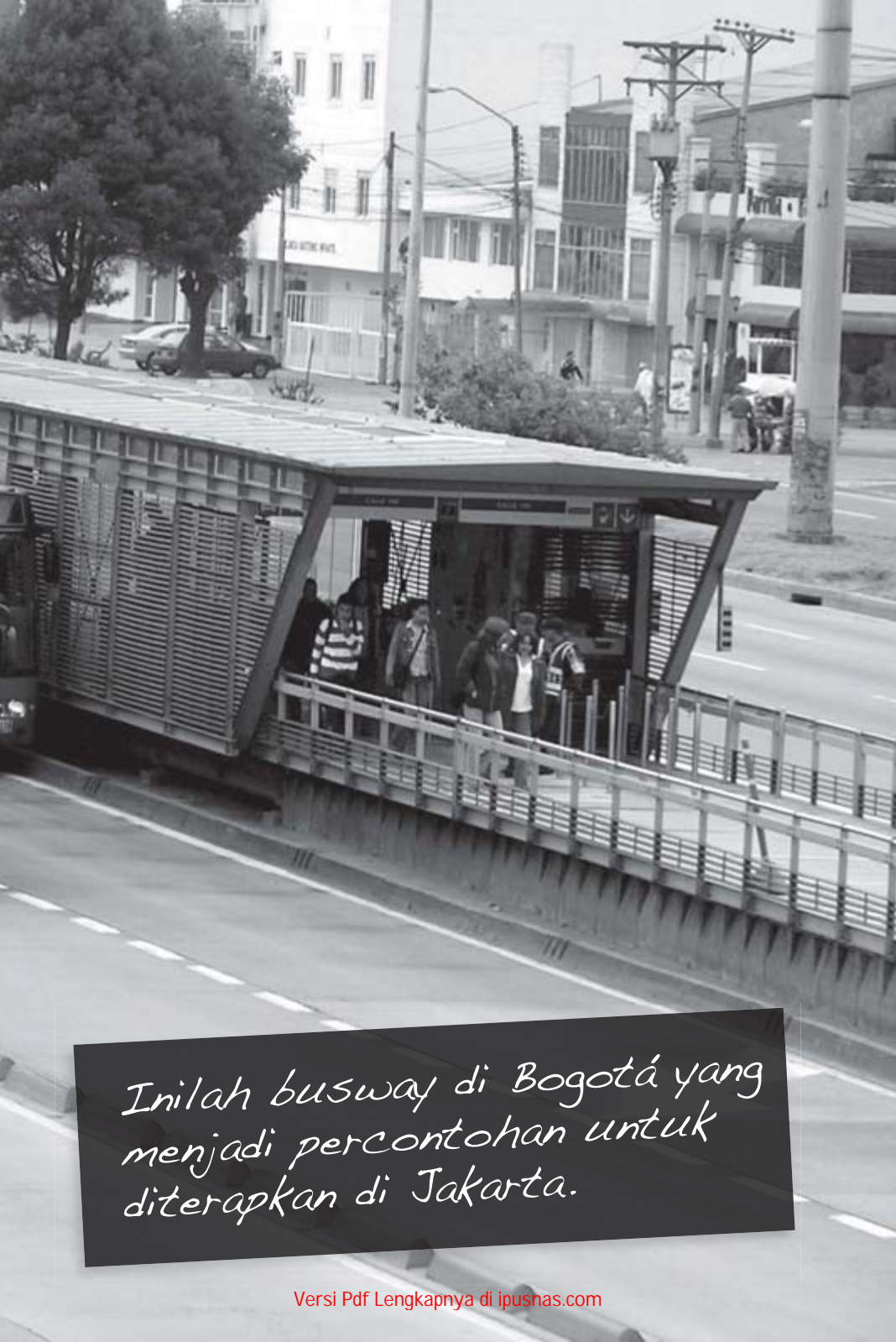
Ada kelebihan, ada pula kekurangan. Di Jakarta sistem bus ini akan menyita satu atau lebih lajur yang biasanya dipakai oleh kendaraan saat ini untuk digantikan menjadi jalur khusus bus. Ini konsekuensi logis dari kenyataan bahwa kapasitas lahan yang ada tidak memungkinkan untuk membangun tambahan jalur khusus bus. Itulah kiranya yang membedakan antara sistem BRT dengan angkutan *subway*, LRT ataupun *monorail* yang memang memiliki lintasan tersendiri sehingga tidak mengganggu kapasitas jalur transportasi yang sudah ada.

Bila Anda ingin tahu perhitungan sederhana seputar lalu lintas di koridor Sudirman-Thamrin, ilustrasinya sebagai berikut. Jumlah jalur

Ada lebih kurang 1000 motor baru dan 300 mobil baru bertambah setiap bulannya di Jakarta. Di lain pihak, jumlah jalan di Jakarta tidak bertambah. Jadi tidak seimbang antara jumlah kendaraan yang melintas dengan ruas jalan yang ada.

ada 3 buah di jalur cepat dan 2 buah di jalur lambat, maka secara kasar kapasitas idealnya adalah 10.000 kendaraan per jam per arah (5 jalur x 2.000 kendaraan per jalur per arah per jam).

Sedangkan, jumlah kendaraan yang lalu lalang di Sudirman-Thamrin berdasarkan survei studi rencana induk transportasi Jabodetabek saja adalah antara 6.000–7.000 kendaraaan di saat 3-in-1 diberlakukan; dan sekitar 8.000–9.000 kendaraan di saat puncak di luar waktu 3-in-1 (siang/sore hari). Dengan hitungan kasar tersebut, maka apabila satu jalur digantikan menjadi jalur khusus bus, kapasitas jalan yang tersisa hanya tinggal untuk 8.000 kendaraan per jam per arah.

Melihat kondisi ini, bila tidak ada perpindahan orang yang semula berkendaraan pribadi beralih ke *busway* (ini bila diasumsikan jumlah bis yang ada tidak cukup banyak), bisa dipastikan sisa kapasitas jalur yang ada jelas tidak memungkinkan koridor ini untuk menampung

Inilah busway di Bogotá yang menjadi percontohan untuk diterapkan di Jakarta.